

# REGLEMENTATION GENERALE

## 2 CV CROSS

### ARTICLE 7. DEROULEMENT DES EPREUVES

Chaque épreuve de 2 CV cross se dispute sur deux journées. Les horaires et l'organisation des courses sont fixés par le règlement particulier de l'épreuve, étant entendu que les essais libres et chronométrés doivent obligatoirement être prévus dans le programme de la première journée.

Dans l'ordre, les différentes manches d'un 2 CV cross sont les suivantes sauf réglementation particulière de la super finale (voir article 11) :

- essais libres,
- essais chronométrés,
- manches de qualification (10 tours),
- deux quarts de finales (15 tours),
- course(s) féminine et/ou débutants (facultatives) (8 tours),
- deuxième manches de qualification, dites de rattrapage (10 tours),
- deux demi-finales (15 tours)
- une ou deux consolante(s) (8 tours),
- une finale (20 tours).

A l'exception de courses féminine et/ou des débutants, toutes les manches doivent être obligatoirement prévues par l'organisateur, y compris la séance d'essais libres. Une deuxième séance d'essais libres peut être prévue en début de deuxième journée.

Si le pilote le plus rapide des essais chronométrés a effectué son meilleur tour en plus d'une minute, le nombre de tours est diminué de la façon suivante :

- courses féminine, débutants et consolantes : ..... 6 tours
- manches de qualification : ..... 8 tours,
- ¼ de finales et ½ finales : ..... 12 tours,
- Finale : ..... 15 tours

Si le temps des essais du meilleur pilote est supérieur à une minute à cause de conditions particulièrement difficiles (météo, état de la piste, etc.), conditions qui ont disparu après les essais, le Collège des Commissaires Sportifs peut décider de rétablir le nombre de tours initial.

Inversement, et si la situation l'impose, le Collège des Commissaires Sportifs a toujours la possibilité de réduire le nombre de tours prévu au cours d'une épreuve.

Les grilles de départ sont constituées d'une alternance de lignes de deux et trois pilotes (première ligne : deux pilotes). Les lignes doivent être espacées d'au moins sept mètres.

Pour chaque course, le pilote bénéficiant de la pôle position peut choisir sa place sur la première ligne de départ. La place d'un pilote qui ne se présente pas au départ reste vide sur la grille.

Pendant la procédure de départ, chaque voiture devra être immobilisée par ses propres moyens.

### 7.0. PRINCIPES DE CLASSEMENT

Les pilotes sont classés en fonction du nombre de tours qu'ils ont effectués et de l'ordre dans lequel ils franchissent la ligne d'arrivée y compris les pilotes victimes d'abandon (pilote ne franchissant pas la ligne d'arrivée après le passage du vainqueur). Les pilotes n'ayant pas effectué un tour sont classés s'ils se sont présentés sur la grille de départ.

### **7.1. ESSAIS LIBRES**

Trois tours, le nombre maximum de pilotes admis simultanément sur la piste est fixé par la Direction de Course. Les départs sont donnés aux pilotes dans l'ordre où ils se présentent sur la pré-grille.

Un pilote peut effectuer plusieurs séances d'essais libres à condition de reprendre place derrière ceux qui attendent leur tour sur la pré-grille de départ.

### **7.2. ESSAIS CHRONOMETRES**

Trois tours, dont un tour de reconnaissance pendant lequel il est interdit de doubler et deux tours chronométrés. Seul le temps du meilleur tour est retenu, le temps de l'autre tour servant à départager les éventuels ex aequo.

Six pilotes maximum sur la piste. L'ordre de départ est fixé par tirage au sort à l'issue des contrôles administratifs. Ce tirage au sort peut être effectué par des procédés informatiques utilisant des fonctions aléatoires à la condition que le logiciel utilisé soit agréé par le Comité Directeur du Groupement.

Un pilote qui ne se présente pas à son tour peut être autorisé à effectuer ses essais en fin de séance mais son temps sera augmenté d'une pénalité fixée par la Direction de Course. Le pilote qui ne peut pas participer sera classé dernier des essais chronométrés et sera autorisé à effectuer un tour de reconnaissance avant les manches de qualification.

Aucun concurrent n'est autorisé à participer à plus d'une séance d'essais chronométrés, qu'il ait ou non terminé celle-ci.

### **7.3. PREMIERES MANCHES DE QUALIFICATION**

Il y a quatre manches de qualification si le nombre de pilotes admis à participer au meeting est inférieur ou égal à soixante, six manches au-delà. La première moitié des manches constitue le groupe A, l'autre moitié le groupe B.

Tous les concurrents participent aux premières manches de qualification. Les grilles de départ sont établies dans l'ordre du classement des essais chronométrés : les quatre (ou six) meilleurs sont en pôle position, les quatre (ou six) suivants en deuxième place, et ainsi de suite, tout en plaçant alternativement un pilote en groupe A et un pilote en groupe B.

A l'arrivée, les douze premiers (cas de quatre manches) ou les huit premiers (cas de six manches) sont qualifiés pour les ¼ de finales.

### **7.4. QUARTS DE FINALES**

Il y a deux ¼ de finales : un en groupe A pour les qualifiés des manches du groupe A, et un en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre pilotes dans chaque course.

Les grilles de départ sont établies en fonction des classements des manches de qualification, la pôle position est attribuée au pilote ayant gagné la manche la plus rapide de son groupe.

A l'arrivée, les quatre premiers sont directement qualifiés pour les ½ finales. Les autres pilotes devront repasser par les manches de rattrapage.

### **7.5. COURSE FEMININE ET/OU COURSE DES DEBUTANTS**

Si elles ont lieu, ces courses sont sans incidence sur le classement de l'épreuve ni sur la participation aux autres manches.

Les grilles de départ sont établies en fonction de l'ordre inverse des résultats aux essais chronométrés, le pilote ayant réalisé le meilleur temps partant en dernière position.

## 7.6. MANCHES DE RATTRAPAGE

Il y a deux manches de rattrapage si le nombre de pilotes admis à prendre le départ est inférieur ou égal à 40, quatre manches si ce nombre est plus élevé mais inférieur ou égal à soixante-huit, **six manches** au-delà. Tous les pilotes y participent, à l'exception des quatre premiers des ¼ de finales, déjà qualifiés pour les ½ finales

Les grilles de départ sont établies de façon à ce que les pilotes du groupe A restent en groupe A et pareillement pour ceux du groupe B. Y sont positionnés dans l'ordre, les pilotes suivants :

- les classés (non qualifiés) des ¼ de finales,
- les victimes d'abandon en ¼ de finales,
- les classés (non qualifiés) des manches de qualification,
- les victimes d'abandon en manches de qualification,
- ceux qui n'ont pas pu participer aux manches de qualification, à la condition qu'ils aient effectué leurs essais chronométrés.

A l'arrivée, les dix premiers (cas de quatre manches) ou les sept premiers (cas de six manches) sont qualifiés pour les ½ finales. Les autres pilotes peuvent participer à la course consolante, si elle a lieu.

## 7.7. DEMI-FINALES

Il y a deux ½ finales : une en groupe A, pour les qualifiés des courses du groupe A, et une en groupe B pour ceux du groupe B, soit vingt-quatre ou vingt-cinq pilotes dans chaque course.

Sont positionnés sur la grille de départ, dans l'ordre, les pilotes suivants :

- les quatre premiers des ¼ de finales,
- les pilotes qualifiés à l'issue des manches de rattrapage, en commençant par celui qui a gagné la manche la plus rapide.

A l'arrivée, les douze premiers de chaque ½ finale sont qualifiés pour la finale. Celui des deux treizièmes qui a réalisé le meilleur temps aux essais chronométrés est également qualifié pour la finale.

## 7.8. CONSOLANTE(S)

Ces courses sont réservées aux pilotes qui n'ont pas été qualifiés pour une ½ finale. Les groupes A et B y sont confondus si une seule consolante est organisée.

La grille de départ est établie en fonction des résultats des manches de rattrapage, la pôle position étant attribuée au pilote de la manche la plus rapide.

Le nombre de pilotes admis en consolante est au maximum de vingt-cinq, le Collège des Commissaires Sportifs pouvant refuser les pilotes les plus mal classés. Dans tous les cas, il est possible d'organiser deux consolantes, une en groupe A, l'autre en groupe B. Ceci est fortement recommandé lorsque 80 pilotes au moins ont été autorisés à participer au meeting.

Si le nombre de pilotes participant à la consolante est faible, le Collège des Commissaires Sportifs peut autoriser certains ½ finalistes (non qualifiés pour la finale) à prendre le départ de la consolante. Dans ce cas, ils partent en fond de grille, dans l'ordre où ils se présentent.

## 7.9. FINALE

Y participent les douze premiers de chaque ½ finale, plus le meilleur des deux treizièmes (départagés par les essais chronométrés), soit vingt-cinq pilotes. La grille de départ est établie à partir des places obtenues et la pôle position attribuée au vainqueur de la ½ finale la plus rapide.